Niveau(x) d'enseignement: 1 Numéro EDUQ : 9470474
Centre d'intérêt: 620

Fédération des association d'établissements privés.

Mémoire sur le service de transport scolaire des élèves des établissements privés : présenté au Ministre des transports par la Fédération des associations d'établissements privés (FAEP), septembre 1993. -- [Montréal] : FAEP, [1993].
33, [21] p. ; 28 cm.

Descripteur(s): Transport scolaire * Ecole privée * Financement * Subvention gouvernementale * Mémoire * Questionnaire * Primaire (Ordre d'enseignement) * Secondaire (Ordre d'enseignement)

A la suite d'une consultation auprès des 153 écoles privées regroupées au sein des trois associations qui le composent, la Fédération fait valoir dans ce mémoire: les démarches antérieures de l'enseignement privé en ce qui a trait au transport scolaire; des éléments positifs du programme d'aide actuel; des éléments problématiques; des demandes susceptibles d'améliorer le transport des élèves fréquentant les écoles privées. Recommandations à l'annexe A et questionnaire à l'annexe C.

Type de document:

MFN: 1720

CADRE
CENTRE DE DOCUMENTATION
1940, BOUL. HENRI-BOURASSA EST
MONTRÉAL H2B 1S2

FÉDÉRATION DES ASSOCIATIONS D'ÉTABLISSEMENTS PRIVÉS

MÉMOIRE
SUR LE SERVICE DE TRANSPORT SCOLAIRE DES ÉLÈVES DES ÉTABLISSEMENTS PRIVÉS

présenté au
ministre des Transports

par la
Fédération des associations d'établissements privés (FAEP)

septembre 1993

94-704494

FÉDÉRATION DES ASSOCIATIONS D'ÉTABLISSEMENTS PRIVÉS

MÉMOIRE
SUR LE SERVICE DE TRANSPORT SCOLAIRE DES ÉLÈVES DES ÉTABLISSEMENTS PRIVÉS

présenté au
ministre des Transports

par la
Fédération des associations d'établissements privés (FAEP)

septembre 1993

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION 1

CHAPITRE I

Démarches antérieures de l'enseignement privé 5

CHAPITRE II

Éléments positifs du programme d'aide actuel 9

CHAPITRE III

Éléments problématiques du programme d'aide actuel 15

CONCLUSION 31

ANNEXES 33

A – Liste des recommandations

B – Lettre du sous-ministre Liguori Hinse

C – Questionnaire ayant servi à la cueillette des données

INTRODUCTION

PRÉSENTATION DE LA FAEP

La Fédération des associations d'établissements privés (FAEP) est une corporation à but non lucratif qui regroupe, depuis le 26 juin 1991, trois associations d'établissements privés:

- l'Association des établissements scolaires privés (ADESP): 17 écoles secondaires et 17 600 élèves;
- l'Association des institutions d'enseignement secondaire (AIES): 97 écoles et 46 900 élèves;
- l'Association des institutions de niveaux préscolaire et élémentaire du Québec (AIPEQ): 39 écoles et 11 100 élèves.

Ces trois associations réunies représentent donc 153 écoles et 75 600 élèves, répartis sur l'ensemble du territoire québécois. En somme, la FAEP représente la **presque totalité des écoles privées subventionnées du secteur francophone**.

En se regroupant ainsi dans une fédération, les trois associations fondatrices désiraient unir leurs forces afin de faciliter l'atteinte de leurs objectifs communs:

- **promouvoir, défendre et développer l'enseignement privé;**
- **faciliter la communication et créer des liens entre elles.**

OBJECTIF DU MÉMOIRE

La Fédération des associations d'établissements privés a décidé d'intervenir auprès du ministère des Transports au moment où celui-ci prépare son prochain plan triennal, soit celui de 1994-1997.

La Fédération veut, à cette occasion, sensibiliser le ministre à ce qu'elle considère comme positif ou problématique dans le programme d'aide actuel pour que les éléments positifs soient reconduits ou améliorés et surtout pour que l'on trouve, au plan politique ou au plan administratif, des correctifs aux éléments qui nous paraissent problématiques.

Afin d'être assurée de bien représenter ses membres, la Fédération a fait remplir un questionnaire détaillé par les 153 écoles privées regroupées à l'intérieur des trois associations qui la composent (voir le questionnaire en annexe).

Les réponses au questionnaire ont été compilées et analysées. La Fédération y a puisé l'essentiel des informations et des demandes qui sont contenues dans ce mémoire qui traitera successivement:

- des démarches antérieures de l'enseignement privé;
- des éléments positifs du programme d'aide actuel;
- des éléments problématiques;
- des demandes que la Fédération formule en vue d'améliorer le transport des élèves fréquentant les écoles privées.

La Fédération a reçu l'assurance que si elle présentait son mémoire au début de l'automne 1993, le ministre se ferait un devoir de l'étudier et d'en tenir compte dans toute la mesure du possible dans l'élaboration du prochain cadre triennal.

✣ ✣ ✣

CHAPITRE I

Démarches antérieures de l'enseignement privé

D'entrée de jeu, nous devons dire que les cadres et les professionnels du ministère des Transports auxquels nos écoles, nos associations et notre Fédération ont fait appel se sont toujours montrés très disponibles et très ouverts. À l'occasion, nous avons senti que certains des problèmes vécus par les écoles privées, par les élèves et par les parents étaient connus des fonctionnaires mais qu'ils ne pouvaient être résolus dans le cadre réglementaire ou financier qui prévalait alors et qui prévaut encore.

À la veille du cinquième cadre financier triennal, l'occasion nous paraît belle de faire un bref rappel de nos démarches antérieures et de préciser ensuite celles qui nous sont suggérées par la récente étude que nous avons effectuée auprès des 153 écoles privées membres de nos associations.

La Fédération comprend bien que certains problèmes ne trouveront leur solution que s'il y a une volonté politique d'intervenir. Dans ce contexte, ce mémoire tentera d'apporter aux fonctionnaires et aux personnages politiques concernés les arguments qui, nous l'espérons, seront de nature à les convaincre du bien-fondé de nos requêtes.

C'est la troisième fois qu'un groupe important d'écoles privées adresse au ministre des Transports un mémoire visant des améliorations au service du transport des élèves fréquentant les écoles privées.

En 1973, l'Association des institutions d'enseignement secondaire (AIES) s'adressait à l'honorable Raymond Mailloux pour lui demander:

- que les institutions secondaires privées puissent organiser le transport de leurs propres élèves et recevoir des subventions à cette fin, chaque fois qu'un transport ne peut pas être organisé, de façon satisfaisante, par la ou les CSR concernées;

- qu'à défaut de trouver, dans les législations actuelles (notamment la Loi des transports et la Loi de l'enseignement privé), les dispositions nécessaires pour souscrire à notre première recommandation, des amendements soient apportés à ces législations;

- qu'une réglementation particulière à l'enseignement secondaire privé soit rédigée, dans les meilleurs délais, avec la collaboration d'un comité, créé à cette fin et composé de représentants des ministères des Transports et de l'Éducation ainsi que de représentants de l'AIES.

En 1990, l'Association des établissements scolaires privés (ADESP) et l'Association des institutions d'enseignement secondaire (AIES) formulaient conjointement des recommandations à la Direction des programmes d'aide au transport terrestre des personnes du ministère des Transports. Les recommandations contenues dans ce mémoire portaient essentiellement sur:

- le maintien des ententes de transport avec les commissions scolaires là où ces ententes étaient satisfaisantes;

- la révision périodique des termes de ces ententes;

- la conclusion de nouvelles ententes souhaitées par les deux parties;

- la fixation de balises pour assurer le fonctionnement harmonieux des comités régionaux de transport scolaire et le maintien dans des limites raisonnables des frais administratifs annuels;

- l'information des responsables du transport scolaire et des délégués aux comités régionaux des écoles privées;

- la révision du concept de territoire pour mieux tenir compte des écoles privées;

- l'organisation du transport des élèves hors territoire, surtout pour les écoles privées des territoires de la CTCUQ et de la STCUM;

- l'aide au transport, deux fois par semaine, des élèves pensionnaires.

Ce deuxième mémoire de l'enseignement privé arrivait au ministère des Transports peu de temps après que la Direction du programme d'aide au transport terrestre des personnes eut demandé à son Service des politiques de procéder à une évaluation de l'aide au transport scolaire destiné aux élèves fréquentant les institutions privées. Cette étude, entreprise à l'automne 1990, a été complétée au printemps 1992. On y trouve une foule d'informations et de recommandations avec lesquelles la Fédération est généralement d'accord à la condition que l'on trouve une solution aux difficultés suivantes:

- le transport des élèves du primaire;
- le transport des élèves des écoles privées des territoires de la CTCUQ et de la STCUM;
- le transport des élèves hors territoire de la CTCUQ et de la STCUM;
- le transport des élèves venant des écoles qui reçoivent des clientèles très lourdes en adaptation scolaire;
- le transport des élèves pensionnaires.

+ + +

CHAPITRE II

Éléments positifs du programme d'aide actuel

Nous venons d'entamer la troisième et dernière année du quatrième cadre financier triennal depuis l'instauration de ce nouveau régime d'aide au transport scolaire en 1982.

À ce stade-ci, il nous semble approprié de dresser un bilan des éléments positifs observés et des difficultés rencontrées à l'intérieur de ce programme d'aide.

Le présent chapitre traitera des principaux éléments positifs qui nous ont été signalés par les gestionnaires de nos écoles. Au prochain chapitre, nous examinerons les difficultés rencontrées et nous proposerons quelques solutions.

1. L'incidence positive sur le recrutement des élèves

L'accès au transport scolaire demeure un élément capital pour le développement de l'enseignement privé au Québec. En effet, pour un grand nombre d'institutions, surtout celles situées en milieu rural ou semi-rural où la densité de la population est faible, le transport scolaire représente très souvent un élément essentiel au recrutement de leur clientèle. Plusieurs de ces écoles seraient même incapables de survivre sans le service de transport scolaire. Ce service leur permet d'étendre considérablement leur bassin de recrutement et d'attirer la clientèle nécessaire à assurer leur existence.

En milieu urbain, bien que le problème soit moins sérieux vu la présence du transport en commun, le transport scolaire demeure un facteur de recrutement important car il permet de suppléer au transport en commun dans les localités non desservies et d'accroître ainsi l'accessibilité à l'école privée.

2. Les objectifs de rationalisation des coûts

La Fédération souscrit entièrement à la volonté du ministre des Transports d'assurer le transport scolaire dans une optique de rationalisation des coûts, en autant que cette volonté soit guidée par un principe d'équité indépendamment des réseaux d'enseignement.

La Fédération souhaite donc que l'atteinte de cet objectif soit recherchée sans mettre en cause la sécurité des élèves et sans restreindre l'accessibilité au transport scolaire pour tout élève du Québec, que ce dernier fréquente une école privée ou publique.

De plus, la Fédération se sent parfaitement à l'aise avec le préjugé favorable du ministre des Transports qui encourage la conclusion d'ententes entre institutions privées et commissions scolaires, dans le but d'optimiser ainsi les ressources disponibles.

La Fédération tient à souligner aussi le pragmatisme du ministère des Transports qui ne fait jamais défaut pour autoriser une institution privée admissible à organiser elle-même le transport scolaire de ses élèves, lorsque la conclusion d'une entente avec une commission scolaire devient impossible. Ainsi, les écoles privées qui ont eu à vivre des ruptures d'entente ont pu rapidement établir leur propre service et, au besoin, elles ont pu bénéficier des conseils judicieux du ministère des Transports pour leur faciliter la tâche.

3. La qualité des relations entre les différents intervenants

Dans l'ensemble, nos maisons se déclarent très satisfaites des relations qu'elles entretiennent avec les responsables du dossier au ministère des Transports, bien qu'elles trouvent parfois difficile de bien identifier les rôles et les responsabilités des différents intervenants au dossier.

On apprécie aussi la définition de règles budgétaires propres au secteur privé; on souhaite toutefois qu'elles soient simplifiées afin de les rendre plus accessibles à nos personnes non spécialistes du transport scolaire. Dans ce même ordre d'idée, le Ministère aurait sans doute avantage à organiser des rencontres régionales au début de chaque nouveau cadre triennal et à produire un guide explicatif des règles budgétaires pour faciliter la tâche des personnes qui ont à négocier des ententes ou à les gérer localement.

De même, les écoles privées se déclarent satisfaites des relations qu'elles entretiennent avec les commissions scolaires. À l'occasion, de légers différends surgissent entre certaines institutions privées et certaines commissions scolaires, ceux-ci ayant surtout trait aux horaires, aux circuits et à la disponibilité des véhicules facilitant l'accès à des activités scolaires en dehors des heures de cours. Grâce à l'excellent esprit de collaboration qui, règle générale, anime l'une et l'autre des parties, on parvient rapidement à s'entendre.

On observe ce même degré de satisfaction dans le cas des institutions privées dont les élèves sont transportés par une institution privée autorisée ou un organisme public de transport.

L'enquête maison que nous avons menée auprès de nos écoles révèle de plus que le degré de satisfaction à l'endroit du programme d'aide est beaucoup plus élevé dans les écoles liées par entente avec une commission scolaire (90 p. cent) que dans celles qui organisent elles-mêmes le transport scolaire (27 p. cent). On observe aussi que 50 p. cent des écoles qui organisent elles-mêmes le transport scolaire confieraient cette responsabilité à la commission scolaire de leur région si elles en avaient le choix et si la collaboration était mutuellement acceptée.

Les écoles insatisfaites, tout comme les écoles satisfaites, font des commentaires qui feront objet de représentations au prochain chapitre.

4. L'accessibilité aux clientèles hors territoire

Depuis 1989-1990, le ministère des Transports accepte de subventionner la clientèle «hors territoire», c'est-à-dire celle qui provient de l'extérieur du territoire de la commission scolaire où est située l'école privée.

Cette nouvelle mesure de subventionnement introduite par le ministère des Transports est reconnue par le réseau privé comme étant sans doute l'une des innovations les plus intéressantes apportées au programme d'aide depuis son existence. Elle a eu pour conséquence d'accroître l'accessibilité au réseau privé d'éducation, particulièrement en milieu urbain ou semi-urbain où l'application de l'ancienne notion de territoire était beaucoup trop restrictive. Le problème reste entier pour les territoires de la CTCUQ et de la STCUM et pour les territoires qui leur sont limitrophes.

Recommandations:

1- Rendre le texte des règles budgétaires plus explicite et plus accessible aux personnes qui ne sont pas des spécialistes du transport scolaire.

2- Produire un guide explicatif des règles budgétaires pour les personnes qui ont à négocier des ententes ou à les gérer localement.

3- Organiser, au début de chaque nouveau cadre triennal, des rencontres régionales, pour informer les responsables locaux et régionaux du transport scolaire dans les écoles privées.

✚ ✚ ✚

CHAPITRE III

Éléments problématiques du programme d'aide actuel

L'enquête menée par la FAEP auprès des écoles de ses associations lui a permis de détecter certains éléments problématiques du programme d'aide au transport scolaire.

Dans le présent chapitre, nous énumérerons les principales difficultés rencontrées, telles que vécues par les gestionnaires de nos écoles, et, au regard de chacune d'elles, nous proposerons des mesures en vue de rendre le service de transport scolaire plus efficace et plus équitable pour l'ensemble des élèves du Québec, indépendamment du réseau scolaire qu'ils fréquentent.

Voici donc, sans ordre d'importance, les objets qui génèrent ces difficultés:

1. la délimitation des territoires;
2. le transport des élèves du primaire;
3. le transport des élèves lourdement handicapés;
4. le transport des élèves pensionnaires;
5. le transport sur les territoires de la CTCUQ et de la STCUM;
6. les taux de subventionnement variables;
7. les coûts du programme d'aide;
8. les frais administratifs.

Pour chacune de ces difficultés, nous présenterons maintenant la situation actuelle, suivie de recommandations d'améliorations que nous justifierons sommairement.

1. La délimitation des territoires

Situation actuelle:

La notion de territoire actuel est fondée sur un certain nombre de principes ou de critères qui étaient sûrement à l'origine adaptés aux besoins généraux de la plupart des écoles privées mais qui n'ont jamais correspondu aux besoins particuliers de certaines écoles.

De plus, avec l'intégration des commissions scolaires, plusieurs territoires, qui étaient à l'origine ceux des commissions scolaires régionales, ont été fractionnés de sorte qu'ils correspondent de moins en moins au bassin naturel de recrutement de plusieurs écoles privées.

En conséquence, les écoles privées font face à des complexités administratives qui découlent soit de la signature d'ententes avec différentes commissions scolaires, soit de l'obligation d'organiser elles-mêmes le transport scolaire, pour une partie ou la totalité de leur clientèle. Cette dernière réalité est particulièrement vraie pour les élèves désignés hors territoire, car très rares sont les commissions scolaires qui acceptent de transporter ces élèves.

Il faut signaler également les cas où un OPT ne sert qu'une partie de la clientèle d'une école privée, l'allocation de base de toute la clientèle de cette école étant actuellement basée sur la contribution du ministère des Transports à cet OPT.

Finalement, l'exclusion historique des territoires desservis par la CTCUQ et la STCUM nous paraît tout à fait arbitraire et se justifie très mal sur le plan d'un accès équitable aux services gouvernementaux qui ne devraient pas créer d'exclusion systématique d'une classe de citoyens.

Recommandation:

4- Rendre admissibles au transport scolaire tous les élèves des écoles privées selon les mêmes paramètres et avec les mêmes droits que ceux qui prévalent pour les élèves des écoles publiques du Québec.

Justification:

La FAEP souhaiterait que, comme c'est le cas pour les commissions scolaires, l'allocation de base soit établie en tenant compte du pourcentage des élèves servis par l'OPT, d'une part, et du pourcentage des élèves admissibles à un transport exclusif, d'autre part.

Tous les élèves du Québec devraient avoir accès au transport scolaire, selon les mêmes paramètres, indépendamment du réseau scolaire choisi. Les parents de nos élèves, qui paient leur pleine part d'impôts au même titre que tout autre citoyen du Québec, verraient leurs enfants bénéficier du même type d'aide au transport scolaire que celui offert aux élèves des écoles publiques.

2. Le transport des élèves du primaire

Situation actuelle:

Actuellement, le transport scolaire n'est pas accessible pour les élèves fréquentant les écoles privées primaires, sauf quelques très rares exceptions.

On peut tenter d'expliquer historiquement cette situation.

À l'origine, le transport scolaire s'est développé au secondaire, bien avant qu'il ne se développe au primaire. Cela s'explique, entre autres, par la présence de l'école primaire de quartier que l'on fréquentait à pied car, règle générale, elle était située à proximité du foyer des jeunes qui la fréquentaient.

Quant au secteur privé, seules les écoles déclarées d'intérêt public étaient admissibles au transport scolaire. Le ministre des Transports n'avait donc pas à se préoccuper du transport des élèves du privé de l'ordre d'enseignement primaire puisque, pour être déclarées d'intérêt public, les écoles privées primaires devaient offrir le service de résidence-pensionnat. D'ailleurs, jusqu'à ces dernières années, la très grande majorité des élèves qui fréquentaient les écoles privées primaires était pensionnaire et ne requerrait donc pas le transport scolaire.

Cette période est maintenant révolue:

- la clientèle pensionnaire des écoles privées est de plus en plus décroissante au profit d'une clientèle externe;

- en vertu de la nouvelle Loi sur l'enseignement privé, toutes les écoles privées de l'ordre primaire ou secondaire, actuellement subventionnées selon l'un ou l'autre des statuts de l'ancienne loi, seront dorénavant subventionnées selon un seul et même statut, l'agrément, qu'elles offrent ou non le service de résidence-pensionnat.

Dans ce nouveau contexte, les gestionnaires des écoles privées s'expliquent mal l'absence de subventions au transport scolaire de leurs élèves alors que le transport est accessible à tous les autres groupes d'élèves des écoles publiques et privées de l'ordre primaire et de l'ordre secondaire.

Recommandation:

5- Rendre le transport scolaire accessible aux élèves qui fréquentent les écoles privées primaires agréées pour fins de subvention à compter de septembre 1994.

Justification:

Le temps est sans doute venu de changer la réglementation et les règles budgétaires actuelles afin de tenir compte du nouveau contexte qui prévaut dans les écoles privées primaires où la très grande majorité d'entre elles reçoit surtout une clientèle externe.

Puisque tous les citoyens sont égaux devant la loi et les règlements, ils devraient avoir accès à tous les services de transport public offerts à l'ensemble de la population. Comment l'État peut-il justifier qu'il prive un élève de transport scolaire du seul fait qu'il fréquente une école privée?

Le rapport Bouliane sur le transport scolaire a démontré l'importance et l'urgence d'agir pour assurer la sécurité du transport scolaire, particulièrement auprès des jeunes qui fréquentent les écoles primaires.

Les jeunes qui fréquentent les écoles privées primaires, tout comme ceux qui fréquentent les écoles publiques, vivent les mêmes dangers et éprouvent les mêmes besoins de sécurité.

D'ailleurs, l'État, actuellement aux prises avec de sérieuses difficultés financières, a tout intérêt à faciliter l'accès aux écoles privées, vu les économies qu'il réalise du seul fait qu'un élève fréquente une école privée où une partie importante des frais de scolarité est assumée par les parents.

3. Le transport des élèves lourdement handicapés

Situation actuelle:

Les écoles privées du Québec qui se sont spécialisées dans le domaine de l'adaptation scolaire reçoivent en général les élèves les plus lourdement handicapés. La plupart des élèves qu'on y retrouve ont été référés par les commissions scolaires qui n'ont jamais eu ou qui n'ont plus les ressources

nécessaires pour répondre à leurs besoins particuliers. Ces écoles sont peu nombreuses, une dizaine au total, et elles sont toutes localisées à Montréal et à Québec.

La situation actuelle est problématique en ce qui a trait au manque d'encadrement et de surveillance quand plus de huit de ces élèves lourdement handicapés sont transportés dans le même autobus.

Recommandation:

6- Assurer l'encadrement des élèves lourdement handicapés quand ils sont huit ou plus dans le véhicule qui assure le transport scolaire.

Justification:

La nature et la gravité des handicaps de ces élèves sont tels qu'il n'est pas prudent et qu'il n'est pas civilement responsable de ne pas leur fournir un encadrement spécifique. Ces écoles étant situées à Montréal et à Québec, le conducteur doit se déplacer dans une circulation dense. La durée du transport dépasse souvent 40 minutes.

4. Le transport des élèves pensionnaires

Situation actuelle:

La Fédération s'explique mal le refus répété du ministère des Transports de subventionner, d'une façon ou d'une autre, le transport scolaire de fin de semaine des élèves pensionnaires. Ces élèves, sans doute pour une très large part, seraient transportés dix fois par semaine, et non pas seulement deux fois, s'ils fréquentaient l'école publique de leur quartier. L'enquête menée auprès de nos maisons révèle qu'il en coûte en moyenne 732 $ aux parents des élèves pensionnaires pour assurer le transport scolaire de fin de semaine.

Recommandation:

7- Fournir aux élèves pensionnaires des écoles privées une aide au transport qui s'apparente à celle qui est fournie aux élèves des écoles publiques qui fréquentent une école trop éloignée de leur demeure familiale pour qu'ils puissent avoir accès au transport scolaire matin et soir.

Justification:

Les résidences-pensionnats répondent à des besoins sociaux que l'État ne peut ignorer. Les parents qui choisissent la formule de la résidence-pensionnat assument des dépenses supplémentaires pour la scolarisation de leurs enfants (frais de scolarité). Il serait raisonnable que l'État rende ces élèves admissibles à l'aide au transport scolaire au moins jusqu'à la concurrence des coûts qui seraient engendrés pour ce transport si ces élèves fréquentaient les écoles publiques de leur quartier. Évidemment, il reviendrait aux parents d'assumer les coûts excédentaires s'il y a lieu.

5. Le transport sur les territoires de la CTCUQ et de la STCUM

Situation actuelle:

Il n'y a manifestement aucune argumentation valable pour soutenir que les élèves qui fréquentent les écoles privées situées sur les territoires de la CTCUQ ou de la STCUM ne sont pas transportés, alors que ceux et celles qui fréquentent les écoles publiques de ces mêmes territoires le sont. Il y a là une injustice qui mériterait d'être corrigée dans les plus brefs délais.

D'après notre étude, dans ces territoires, il en coûte en moyenne aux parents 232 $ par an pour le transport scolaire d'un enfant, s'ils résident sur le territoire de la commission scolaire où est située l'école privée fréquentée par leur enfant, et 500 $ par an s'ils ne résident pas sur le territoire de la commission scolaire où est située l'école privée fréquentée par leur enfant.

Recommandation:

8- Remettre aux parents, avec la collaboration des écoles privées et des commissions scolaires concernées, la subvention relative au transport scolaire à laquelle les élèves qui fréquentent une école privée située sur les territoires de la CTCUQ et de la STCUM auraient droit s'ils fréquentaient les écoles de leur quartier.

Justification:

Ces subventions cumulées permettraient aux écoles privées d'organiser elles-mêmes leur transport ou de conclure des ententes avec les organismes publics de transport ou les transporteurs scolaires autorisés. Ainsi, le ministère des Transports donnerait aux élèves des écoles privées venant de ces territoires un droit auquel les élèves des écoles publiques ont accès depuis plusieurs années.

D'après notre étude, dans ces territoires, il en coûte en moyenne aux parents 232 $ par an pour le transport scolaire d'un enfant, s'ils résident sur le territoire de la commission scolaire où est située l'école privée fréquentée par leur enfant, et 500 $ par an s'ils ne résident pas sur le territoire de la commission scolaire où est située l'école privée fréquentée par leur enfant.

Recommandation:

8- Remettre aux parents, avec la collaboration des écoles privées et des commissions scolaires concernées, la subvention relative au transport scolaire à laquelle les élèves qui fréquentent une école privée située sur les territoires de la CTCUQ et de la STCUM auraient droit s'ils fréquentaient les écoles de leur quartier.

Justification:

Ces subventions cumulées permettraient aux écoles privées d'organiser elles-mêmes leur transport ou de conclure des ententes avec les organismes publics de transport ou les transporteurs scolaires autorisés. Ainsi, le ministère des Transports donnerait aux élèves des écoles privées venant de ces territoires un droit auquel les élèves des écoles publiques ont accès depuis plusieurs années.

6. Les taux de subventionnement variables

Situation actuelle:

Selon la réglementation actuelle, le niveau de subvention varie selon que les écoles privées jouissent d'une entente avec une commission scolaire ou qu'elles organisent elles-mêmes le transport de leurs élèves.

S'il y a entente, la subvention accordée correspond à 100 p. cent des coûts réels de transport de la commission scolaire impliquée; si l'institution privée organise elle-même le transport, la subvention est alors égale à 80 p. cent du coût moyen du transport exclusif de la commission scolaire où est située l'école privée. De plus, si la commission scolaire est desservie par un organisme public de transport (OPT), le coût moyen sera alors établi selon le taux de transport intégré, même si l'école privée n'est pas située sur le territoire de l'OPT, contrairement aux commissions scolaires où seule la clientèle située sur le territoire de l'OPT est subventionnée selon le transport intégré. La différence des coûts moyens est très importante: transport exclusif, 400 $; transport intégré: 150 $.

Le Ministère n'accorde donc pas le même traitement aux écoles qui organisent elles-mêmes leur transport qu'à celles dont le transport est organisé par une commission scolaire. Cette situation est pour le moins étrange et elle laisse perplexes plus d'un de nos administrateurs.

Recommandation:

9- Simplifier les règles de subventionnement, les rendre plus transparentes, les uniformiser et assurer une égalité d'accès aux services publics financés à même les impôts, la base de comparaison devant toujours être le niveau de subvention auquel aurait droit l'élève s'il fréquentait l'école publique de son quartier.

Justification:

Les règles de financement seraient plus équitables, plus claires et plus faciles à administrer. Tous les citoyens auraient un égal accès à un service public que l'État dispense à ses contribuables.

7. Les coûts du programme d'aide

Situation actuelle:

Il n'est pas possible actuellement de connaître les coûts réels du programme d'aide au transport scolaire des élèves du secteur privé puisque, lorsque les élèves sont transportés sous entente par une commission scolaire, le montant affecté au transport scolaire des élèves du privé est tout simplement inclus dans l'allocation de base consentie aux commissions scolaires pour l'organisation de leur transport scolaire.

Recommandation:

10- Demander aux commissions scolaires de déterminer, à l'aide de formulaires préétablis, la part de l'allocation de base affectée au transport des élèves du secteur privé.

Justification:

Il pourrait être intéressant, pour fins d'études comparatives ou autres, de connaître le coût du programme d'aide au transport scolaire des élèves qui fréquentent le secteur privé. Actuellement, de telles études sont impossibles car nous ne pouvons pas connaître le coût du transport scolaire sous entente.

8. Les frais administratifs

Situation actuelle:

Dans un certain nombre de cas où il y a des ententes avec des commissions scolaires pour le transport des élèves des écoles privées, l'arrivée de la TPS et de la TVQ a été une occasion pour hausser fortement les frais reliés à l'entente.

Recommandation:

11- Exiger que les commissions scolaires administrent la TPS et la TVQ selon l'interprétation qu'en a fait M. Liguori Hinse, sous-ministre au ministère des Transports, dans sa lettre du 8 juin 1992.

Justification:

D'après les informations que nous possédons, globalement, l'arrivée de la TPS et de la TVQ n'aurait pas augmenté le volume des taxes anciennement payées par une commission scolaire si elle tient compte de la ristourne globale qu'elle peut réclamer au fédéral et au provincial, à la fin de chaque année fiscale. La lettre signée par M. Liguori Hinse, le 8 juin 1992, est explicite à ce sujet. Nous demanderons à nos écoles de se servir de cette interprétation pour ramener les frais administratifs à une juste proportion là où l'arrivée de la TPS et de la TVQ a été l'occasion d'une hausse injustifiée.

Si la commission scolaire reçoit pour la TPS et la TVQ des ristournes globales qui annulent globalement les effets comptables de la TPS et de la TVQ, les commissions scolaires autorisées à faire le transport des élèves ne devraient pas être autorisées à refiler ces taxes aux utilisateurs externes que sont les écoles privées.

✣ ✣ ✣

CONCLUSION

Un an avant le début de la mise en oeuvre du prochain plan triennal 1994-1997 du programme d'aide au transport scolaire, la Fédération des associations d'établissements privés (FAEP), qui représente trois associations francophones regroupant 153 écoles et 75 600 élèves, présente au ministre des Transports du Québec, dans ce mémoire, sa vision du programme d'aide au transport scolaire. La Fédération y précise les éléments qu'elle considère comme positifs dans le programme d'aide actuel, en souhaitant qu'ils soient reconduits, et elle y précise les éléments qu'elle considère comme problématiques pour qu'ils soient corrigés.

En vue de l'application du prochain plan triennal du financement du transport scolaire, la Fédération des associations d'établissements privés demeure disponible pour rechercher, avec le personnel du ministère des Transports ou toute autre personne que Monsieur le ministre voudra bien désigner, des voies de solutions à ce que la Fédération considère comme des lacunes dans le programme d'aide qui s'est appliqué au cours des trois dernières années.

La Fédération des associations d'établissements privés profite de l'occasion pour souligner l'ouverture et la collaboration qu'elle a toujours trouvées auprès des fonctionnaires du Ministère et particulièrement auprès des cadres de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes.

✣ ✣ ✣

ANNEXES

A – Liste des recommandations

B – Lettre du sous-ministre Liguori Hinse

C – Questionnaire ayant servi à la cueillette des données

ANNEXE A

Liste des recommandations

RECOMMANDATIONS

1- **Rendre le texte des règles budgétaires plus explicite et plus accessible aux personnes qui ne sont pas des spécialistes du transport scolaire.**

2- **Produire un guide explicatif des règles budgétaires pour les personnes qui ont à négocier des ententes ou à les gérer localement.**

3- **Organiser, au début de chaque nouveau cadre triennal, des rencontres régionales pour informer les responsables locaux et régionaux du transport scolaire dans les écoles privées.**

4- **Rendre admissibles au transport scolaire tous les élèves des écoles privées selon les mêmes paramètres et avec les mêmes droits que ceux qui prévalent pour les élèves des écoles publiques du Québec.**

5- **Rendre le transport scolaire accessible aux élèves qui fréquentent les écoles privées primaires agréées pour fins de subvention à compter de septembre 1994.**

6- **Assurer l'encadrement des élèves lourdement handicapés quand ils sont huit ou plus dans le véhicule qui assure le transport scolaire.**

7- **Fournir aux élèves pensionnaires des écoles privées une aide au transport qui s'apparente à celle qui est fournie aux élèves des écoles publiques qui fréquentent une école trop éloignée de leur demeure familiale pour qu'ils puissent avoir accès au transport scolaire matin et soir.**

8- **Avec la collaboration des écoles privées et des commissions scolaires concernées, remettre aux parents la subvention relative au transport scolaire à laquelle les élèves qui fréquentent une école privée située sur les territoires de la CTCUQ et de la STCUM auraient droit s'ils fréquentaient les écoles de leur quartier.**

9- **Simplifier les règles de subventionnement, les rendre plus transparentes, les uniformiser et assurer une égalité d'accès aux services publics financés à même les impôts, la base de comparaison devant toujours être le niveau de subvention auquel aurait droit l'élève s'il fréquentait l'école publique de son quartier.**

10- **Demander aux commissions scolaires de déterminer, à l'aide de formulaires préétablis, la part de l'allocation de base affectée au transport des élèves du secteur privé.**

11- **Exiger que les commissions scolaires administrent la TPS et la TVQ selon l'interprétation qu'en fait M. Liguori Hinse, sous-ministre au ministère des Transports, dans sa lettre du 8 juin 1992.**

+ + +

ANNEXE B

Lettre du sous-ministre Liguori Hinse

Québec, le 8 juin 1992

1-

2-,

Je désire profiter de la transmission des règles budgétaires 1992-93 pour apporter certaines précisions relativement à quelques éléments affectant le transport scolaire.

L'un des principaux points préoccupant les commissions scolaires est l'application par les gouvernements de nouvelles taxes sur les produits et services (T.P.S. et T.V.Q.). Le principe de base qui a guidé ces réformes fiscales, autant fédérale que provinciale, est de ne pas accroître le fardeau fiscal des organismes publics, en particulier des commissions scolaires.

Ainsi, le gouvernement fédéral a élargi son assiette imposable aux divers services au taux de 7 %. Cependant, il a octroyé aux commissions scolaires un taux de ristourne de 68 %. Le solde correspond à la charge fiscale déjà assumée par les commissions scolaires même si celle-ci n'était pas toujours visible. À cet effet, le ministère de l'Éducation a procédé, de concert avec le ministère des Transports, la Fédération des commissions scolaires du Québec et l'Association des directeurs généraux des commissions scolaires, à la vérification de la justesse de la démarche fédérale. À la lumière des résultats obtenus, il semble que la situation ne pénalise pas les commissions scolaires.

Au niveau provincial, une évaluation du ministère de l'Éducation arrivait à la conclusion que les commissions scolaires devaient bénéficier d'un taux de ristourne de 29 % afin de maintenir constant leur fardeau fiscal. Le ministère des Finances a accepté le résultat de cette étude et a modifié le taux de ristourne octroyé aux commissions scolaires lors du dernier budget provincial.

La validité du raisonnement fait précédemment n'est vérifiable que si les revenus et les dépenses reliés aux taxes sont gérés globalement et non sur une base sectorielle et strictement comptable.

Sans une telle approche, on peut désavantager certains secteurs (dont celui du transport) par rapport à d'autres postes budgétaires. La logique de la réforme fiscale implique que les organisations s'efforcent d'obtenir des baisses de prix sur les produits et les fournitures, baisses qui découlent des remboursements des taxes sur les intrants aux entreprises par le gouvernement.

Sur ce point, je vous rappelle que le minstère des Transports a pris l'initiative de financer, conjointement avec la Fédération des commissions scolaires du Québec, une étude indépendante sur des indices de référence à utiliser dans la négociation de baisses des prix de transport (T.P.S. et T.V.Q.). Ces études ont été mises à la disposition des commissions scolaires et des transporteurs. Nous sommes d'avis que ces documents peuvent servir à encadrer des décisions raisonnables d'ajustement de prix de contrats de transport. Une mise à jour de cette étude, jointe à l'envoi, a été menée afin de tenir compte des récentes décisions contenues dans le discours du budget relativement à l'application de la taxe du Québec sur les services. À titre d'information, les taux de réduction applicables à la T.P.S. et à la T.V.Q. sont respectivement de 0,566 % et de 0,6%.

La philosophie du régime de financement en vigueur depuis 1982 suppose aussi que les commissions scolaires, comme les transporteurs, puissent obtenir des enveloppes ajustées ou indexées selon des coûts raisonnablement assumés et répartis, la première et les deux dernières années des contrats.

Dans ce contexte, l'adoption d'une formule de contrats annuels de transport nous semble aller à l'encontre de la nécessaire stabilité dans la prévision et la gestion des ressources en transport.

Par ailleurs, bien que la réglementation permette l'attribution de contrats par appel d'offres publiques, le ministère des Transports considère cette possibilité comme un moyen de dernier recours. En effet, le secteur du transport scolaire diffère de plusieurs autres puisque sa mission première est d'assurer le transport d'écoliers dans le respect des règles de sécurité et, pour ce faire, il doit évoluer dans un contexte de stabilité qui nous semble mieux servi par la négociation de gré à gré.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le sous-ministre ajdoint,

Liguori Hinse

LIGUORI HINSE, ing.

ANNEXE C

Questionnaire ayant servi à la cueillette des données

FÉDÉRATION
DES ASSOCIATIONS
D'ÉTABLISSEMENTS
PRIVÉS

Questionnaire sur le transport scolaire des élèves des écoles privées

À COMPLÉTER ET À RETOURNER AU

SECRÉTARIAT DE VOTRE ASSOCIATION

AVANT LE 13 NOVEMBRE 1992

ADESP: 1175, rue Bernard, bureau 300
Outremont (QC)
H2V 1V5
Télécopieur: (514) 270-1199

AIES : 1940 boul. Henri-Bourassa est
et Montréal (QC)
AIPEQ: H2B 1S2
Télécopieurs: AIES: (514) 381-4086
AIPEQ: (514) 381-8126

****

Les questions

- 1 à 4 et 25 s'adressent à toutes les écoles;
- 5,6 et 7 s'adressent aux écoles qui organisent elles-mêmes le transport scolaire;
- 8 à 13 s'adressent aux écoles liées par entente à une commission scolaire ou à une institution privée autorisée;

- 14,15 et 16 s'adressent aux écoles situées sur un territoire desservi par un organisme public de transport[1], à l'exception de la CTCUQ et de la CTCUM;

- 17 à 21 s'adressent aux écoles desservies par la CTCUQ ou la CTCUM;

- 22,23 et 24 s'adressent aux écoles offrant le service de pensionnat .

****

A. <u>QUESTIONS S'ADRESSANT A TOUTES LES ECOLES</u>

1. Identification de votre école:

_____

2. Nombre d'élèves déclarés au 30 septembre 1992:_____

3. Nombre d'élèves dont le domicile est situé à plus de 1,6 km de l'école publique qu'il fréquenterait s'il n'était pas inscrit chez vous:

_____

4. Nombre d'élèves qui bénéficient d'un transport scolaire financé totalement ou partiellement par l'État (transport scolaire ou passe d'élève)

_____

(Répondez aux questions du groupe B, C, D ou E)

B. <u>QUESTIONS S'ADRESSANT AUX ECOLES QUI ORGANISENT ELLES-MEMES LE TRANSPORT SCOLAIRE</u>

5. Etes-vous satisfaits de la réglementation actuelle du Ministère des transports du Québec?

   a) Si oui, pour quelles raisons ?

_____

_____

_____

(1) Voir en annexe la liste de ces organismes.

b) Si non, pour quelles raisons ?

_____

_____

_____

c) Pour chaque insatisfaction mentionnée, quels sont les correctifs que vous suggérez ?

_____

_____

_____

6. Préféreriez-vous que le transport scolaire de vos élèves soit organisé par entente avec la commission scolaire de votre région?

a) Si oui, pour quelles raisons ?

_____

_____

_____

b) Si non, pour quelles raisons ?

_____

_____

_____

7. Etes-vous satisfaits du fonctionnement du Comité consultatif de transport scolaire ?

a) Si oui, pour quelles raisons ?

_____

_____

_____

b) Si non, pour quelles raisons ?

_____

_____

_____

c) Pour chaque insatisfaction mentionnée, quels sont les correctifs que vous suggérez ?

_____

_____

_____

(Passez à la question no 21 si vous offrez le service de pensionnat, sinon rendez-vous à la question no 24)

C. QUESTIONS S'ADRESSANT AUX ECOLES LIEES PAR ENTENTE A UNE COMMISSION SCOLAIRE OU A UNE INSTITUTION PRIVEE AUTORISEE

8. Nom de la commission scolaire ou de l'institution privée:

_____

9. Etes-vous satisfaits de l'entente ?

a) Si oui, pour quelles raisons ?

_____

_____

_____

b) Si non, pour quelles raisons ?

_____

_____

_____

c) Pour chaque insatisfaction mentionnée, quels sont les correctifs que vous suggérez ?

_____

_____

_____

10. Votre école est-elle considérée au même titre que les écoles publiques du territoire dans le calcul des élèves qui demeurent à plus de 1,6 km de l'école fréquentée ? Autrement dit, tous vos élèves demeurant à plus de 1,6 km de votre école sont-ils transportés ?

Oui:_____; Non:_____

11. A combien s'élèvent les frais administratifs annuels, per capita, qui vous sont chargés pour le transport scolaire ?

_____

12. Ces frais administratifs ont-ils augmenté depuis l'arrivée de la TPS et de la TVQ ?

Oui_____; Non_____;

Si oui, de quel pourcentage ?_____

13. Etes-vous satisfaits du fonctionnement du Comité consultatif de transport scolaire ?

a) Si oui, pour quelles raisons ?

_____

_____

_____

b) Si non, pour quelles raisons ?

_____

_____

_____

c) Pour chaque insatisfaction mentionnée, quels sont les correctifs que vous suggérez ?

_____

_____

_____

(Passez à la question no 21 si vous offrez le service de pensionnat, sinon rendez-vous à la question no 24)

D. **QUESTIONS S'ADRESSANT AUX ECOLES SITUEES SUR UN TERRITOIRE DESSERVI PAR UN ORGANISME PUBLIC DE TRANSPORT A L'EXCEPTION DE LA CTCUQ (VILLE DE QUEBEC) ET DE LA CTCUM (VILLE DE MONTREAL)**

14. Nom de l'organisme public de transport qui dessert votre école (voir la liste des organismes de transport à la fin du questionnaire):

_____

15. Les commissions scolaires d'où proviennent vos élèves versent-elles directement une subvention aux parents pour le transport scolaire?

Oui_____; Non_____;

Si oui, quel pourcentage de la "passe" est payé?_____%

16. a) Les parents de votre école vous ont-ils déjà adressé des demandes d'aide pour le transport scolaire ?

Oui_____; Non_____;

b) Si oui, quelles étaient ces demandes ?

_____

_____

_____

c) Quelles sont vos suggestions pour répondre à ces demandes ?

_____

_____

_____

(Passez à la question no 21 si vous offrez le service de pensionnat, sinon rendez-vous à la question no 24)

E. QUESTIONS S'ADRESSANT AUX ECOLES SITUEES SUR LES TERRITOIRES DESSERVIS PAR LA CTCUQ (VILLE DE QUEBEC) OU PAR LA CTCUM (VILLE DE MONTREAL)

17. Nom de la Commission de transport où est située votre école:

CTCUQ:_____; CTCUM:_____

18. Les commissions scolaires d'où proviennent vos élèves versent-elles directement une subvention aux parents pour le transport scolaire?

Oui_____; Non_____;

Si oui, quel pourcentage de la "passe" est payé?_____%

19. a) Les parents de votre école vous ont-ils déjà adressé des demandes d'aide pour le transport scolaire ?

Oui_____; Non_____;

b) Si oui, quelles étaient ces demandes ?

_____

_____

_____

c) Quelles sont vos suggestions pour répondre à ces demandes ?

_____

_____

_____

20. Combien de vos élèves, nombre et pourcentage, résident hors du territoire de la Communauté urbaine où votre écoles est située?

Nombre:_____; Pourcentage:_____%

21. A combien évaluez-vous,pour les parents,la dépense moyenne annuelle pour le transport scolaire:

a) ceux qui vivent sur le territoire de la Communauté urbaine où votre école est située:

_____

b) ceux qui vivent hors du territoire de la Communauté urbaine où votre école est située:

_____

(Passez à la question no 21 si vous offrez le service de pensionnat, sinon rendez-vous à la question no 24)

F. <u>QUESTIONS S'ADRESSANT AUX ECOLES OFFRANT LE SERVICE DE PENSIONNAT</u>

22. Nombre d'élèves pensionnaires ?_____

23. A combien évaluez-vous, pour les parents,la dépense moyenne annuelle pour le transport scolaire de fin de semaine?

_____

24. Si le Ministère des transports du Québec acceptait de financer le transport de fins de semaines de vos élèves pensionnaires, combien de vos élèves seraient concernés?

_____

G. **POUR TOUS**

25. Commentaires et suggestions en vue de changer les règlements et les pratiques dans le domaine du transport scolaire des élèves des écoles privées.

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

MERCI DE VOTRE PRECIEUSE COLLABORATION